Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5088

21. 08. 89

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/4918 —

Auflösung von Tarifpunkten im Wagenladungsverkehr der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – E 15/20.00.11/23 Vm 89 – hat mit Schreiben vom 15. August 1989 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

In einem Schreiben des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn an die Bundesbahndirektionen [Aktenzeichen: Vst. Gm 2204 Vgp 160 (RZ)] vom 25. April 1989 werden Kriterien mitgeteilt, nach denen die Tarifpunkte im Wagenladungsverkehr der Deutschen Bundesbahn auf ihre mögliche Auflassung hin überprüft werden sollen.

1. Trifft es zu, daß nach den neuen Regelungen die derzeit gültigen Kosten als Prognose für das Jahr 1993 zu erhöhen sind, und zwar
   - um 25 % bei den Personalkosten,
   - um 6 % bei den Kosten für Bahnanlagen,
   - um 10 % bei den Kosten für Fahrzeuge,
   - um 17 % bei den sonstigen Sachkosten und
   - um 25 % bei den überörtlichen Kosten?

   Trifft es weiterhin zu, daß keine Steigerung der spezifischen Erlöse (DM/tkm) gegenüber heute für 1993 unterstellt werden darf?

   Wodurch sind diese unterschiedlichen Regelungen begründet?

   Warum enthält das Schreiben des DB-Vorstands keinen Hinweis darauf, daß auch die Möglichkeiten von Kostensenkungen zu untersuchen sind?

   Wie begegnet die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bundesbahn dem Vorwurf, daß diese Richtlinien offensichtlich darauf angelegt sind, bei möglichst vielen Tarifpunkten die Rechtfertigung zur Auflösung um jeden Preis liefern zu sollen?

Die genannten Höhungssätze treffen bis auf den Personalkostenansatz zu, der nach der Vorstandsverfügung lediglich um 23 Prozent erhöht werden soll.

Die Deutsche Bundesbahn rechnet wegen des sich verschärfenden Wettbewerbs gegenüber dem Lkw – von wenigen Ausnahmefällen abgesehen – nicht mit einer Erhöhung ihrer Erlöse.

Die DB-Verfügung behandelt Tarifpunkte, die sich auch bei weiteren Rationalisierungsmaßnahmen nicht kostendeckend betreiben lassen.

Der in der Frage erwähnte Vorwurf ist unbegründet. Ziel der Richtlinien ist nicht die Auflösung möglichst vieler Tarifpunkte für den Wagenladungsverkehr, sondern dessen dauerhafte Aufrechterhaltung. Hierzu ist eine Verbesserung der Kostensituation im Nahbereich durch eine Anpassung des Einzelwagenladungsverkehrs an die Markterfordernisse unumgänglich.

2. Trifft es zu, daß nach der neuen Regelung für Tarifpunkte mit Erlösüberschüssen zwischen 1 DM/Jahr und 30 000 DM/Jahr von einer Auflassung auszugehen ist?

   Trifft es zu, daß für Tarifpunkte mit Erlösüberschüssen zwischen 30 000 DM/Jahr und 80 000 DM/Jahr ebenfalls von einer Auflassung auszugehen ist, der Zeitpunkt der Auflassung allerdings hinausgeschoben werden kann?

   Trifft es weiter zu, daß bei Tarifpunkten mit Erlösüberschüssen zwischen 80 000 DM/Jahr und 100 000 DM/Jahr und bei Tarifpunkten mit Erlösüberschüssen zwischen 30 000 DM/Jahr und 80 000 DM/Jahr, bei denen die Auflassung nicht sofort erfolgen soll, eine weitere Begründung der Berechnung für erforderlich gehalten wird?

Der in der Vorstandsverfügung verwendete Begriff „Erlösüberschuß" muß im Gesamtzusammenhang des vorgesehenen Entscheidungsverfahrens gesehen werden. Es handelt sich hierbei nicht um „Gewinne" im betriebswirtschaftlichen Sinne.

Vielmehr wird mit den Entscheidungsvorgaben verfügt, daß die vollen Erlöse der Transporte, die von oder nach den jeweils betrachteten Tarifpunkten laufen, zunächst nur den dortigen örtlichen Kosten gegenübergestellt werden. Ein daraus sich ergebender „Erlösüberschuß" bedeutet deshalb keinen „Gewinn", weil aus diesem Überschuß auch noch die in den übrigen Teilen der Beförderungskette entstehenden Kosten zu decken sind. In dem Entscheidungsverfahren sind deshalb bestimmte Mindestüberschüsse definiert, die als Deckungsbeitragsvorgabe für diese übrigen Kosten über die jeweils betrachteten örtlichen Kosten hinaus erwirtschaftet werden müssen.

3. Bei wie vielen Tarifpunkten wird das oben beschriebene Verfahren voraussichtlich zur Auflassung führen und bei welchen?

   Wie vielen Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn droht bei Umsetzung der Planung die Stillegung und welchen?

Die in der Verfügung genannten Untersuchungen werden bundesweit durch die jeweils zuständige Bundesbahndirektion durchgeführt und sollen voraussichtlich Ende 1990 abgeschlossen werden. Deshalb kann derzeit nicht gesagt werden, wie viele und welche Tarifpunkte des Wagenladungsverkehrs von einer evtl. Schließung betroffen sein werden.

In die wirtschaftliche Bewertung einer Strecke fließen eine Vielzahl unterschiedlicher Kriterien ein. Die Tarifpunkte sind daher nicht allein ausschlaggebend. Die Entscheidung über den Bestand

einer Strecke ist im jeweiligen Einzelfall dem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren vorbehalten.

4. Wie bewertet der Bundesminister für Verkehr die Tatsache, daß nunmehr offensichtlich nicht mehr nur Tarifpunkte mit Defiziten von einer Auflassung bedroht sind, sondern auch solche mit Erlösüberschüssen?

   Muß da nicht zwangsläufig der Eindruck entstehen, die Deutsche Bundesbahn wolle sich mit der Schiene in jedem Fall aus der Fläche zurückziehen, sogar unter Inkaufnahme geringerer Erlösüberschüsse?

   Gedenkt der Bundesminister für Verkehr aufsichtliche Maßnahmen gegen die geplante Strategie der Deutschen Bundesbahn, die nach unserer Auffassung Kahlschlag bedeutet, zu unternehmen?

   Wie verträgt sich die Politik der Deutschen Bundesbahn im ländlichen Raum mit dem politischen Ziel, den Güterverkehr weitestgehend auf die Schiene zu verlagern?

Auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 wird Bezug genommen.

Die Überlegungen der Deutschen Bundesbahn zur Anpassung ihrer Wagenladungstarifpunkte an die Erfordernisse des Marktes und an die veränderte Kundennachfrage bedeuten keinen Rückzug der Bahn aus der Fläche. Um insbesondere gegenüber dem Lkw wettbewerbsfähig zu bleiben und nicht weiter Marktanteile zu verlieren, muß die Bahn ihr Leistungsangebot verbessern und beim Wagenladungsverkehr die Sammlung und Verteilung unter Einbeziehung neuer kostengünstiger Kooperationsformen mit der Straße optimieren.

Aus den vorgenannten Gründen ist der Eindruck, daß es sich um einen Kahlschlag handele, falsch.

Die Überlegungen der Deutschen Bundesbahn entsprechen den politischen Zielsetzungen der Bundesregierung, möglichst viel Güterverkehr über die Schiene abzuwickeln. Dieses Ziel ist im Rahmen einer gesamtwirtschaftlichen Aufgabenteilung der Verkehrsträger zu verfolgen. Dabei sind die systembedingten Leistungsvorteile des jeweiligen Verkehrsträgers zu berücksichtigen. Diese liegen bei der Bahn nicht im schienengebundenen Sammeln und Verteilen in der Fläche, sondern beim Transport gebündelter Verkehre über größere Entfernungen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333